Réparation d'une griffe profonde (ou d'une large éraflure)

PREAMBULE

Comme vous le savez on peut réparer de légères griffes avec un fin pinceau, technique connue.
Je vais donc vous parler de la réparation de griffes plus profondes avec même un léger enfoncement et aussi des éraflures plus importantes que l'on peut avoir sur les pare-chocs. Ce genre de réparation implique l'utilisation de bombe de peinture.
On pourrait utiliser soit un pistolet type carrossier mais il faudrait un compresseur ou encore un pistolet électrique; c'est aussi possible.
Mais je pense que ceux qui ont ce genre de matériel connaissent ce que je vais expliquer, donc je vais me limiter à l'utilisation de la bombe . . . Mais on peut toujours approfondir !

RAPPELS

Avant toute chose une explication rapide sur la peinture auto.
Aujourd'hui toutes les peintures automobiles sont des bi-couche, appelées aussi vernies.
- Il y a la couche de base : qui donne la teinte. C'est elle qui est appliquée en 3 couches minimum, et la finition est mate.
- Ensuite le vernis : minimum 2 couches. Le vernis doit se poser sur la teinte de base lorsque celle-ci est bien mate. Le vernis s'applique "mouillé sur mouillé", ce qui veut dire que la première couche ne doit pas être sèche pour le passage de la seconde. Pour savoir le bon moment pour mettre la 2ème couche de vernis, il faut à un endroit invisible, mettre le doigt dans le vernis et en retirant celui-ci le vernis doit filer comme le ferait un chewing-gum. Alors, vous pourrez mettre la 2ème couche de vernis.
Le vernis ne s'étend pas lorsqu'il sèche. Il faut donc qu'il soit peint directement avec la bonne brillance et tendu. C'est la partie la plus délicate car le risque de coulure n'est pas impossible, mais avec un peu d'habitude on y arrive sans trop de problème.

En ce qui concerne les peintures, il existe des **1 K** ou **2 K** «K = composant».

- Dans le 1 K c'est la peinture avec du diluant : à éviter car peu résistante.
- Dans le 2 K c'est la peinture à 2 composants : diluant + durcisseur. Que ce soit en apprêt ou en peinture, toujours choisir du 2 K.

LES REGLES A RESPECTER

La première chose à savoir est que si vous prenez le numéro de peinture sur la voiture vous risquez de ne pas avoir la bonne teinte.
En effet, un même numéro de peinture peut avoir jusqu'à 7 nuances différentes.

Feuille D'instructions

Comment trouver la couleur de votre voiture!

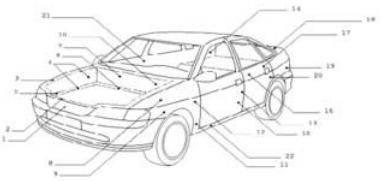
Afin d'être en mesure de commander une peinture de voiture, vous devez connaître le code couleur de votre voiture. Le code de couleur peut être vu dans plusieurs endroits de votre voiture - en fonction de la marque. Du dessin et la liste ci-dessous vous pourrez facilement trouver l'endroit du code.

Exemple: Le code couleur de Honda

1) Trouver Honda sur la liste

2) À la droite de Honda sont les chiffres suivants: 3-10-15-18. Ces chiffres se réfèrent aux lieux sur la voiture où le code peut être lu (voir dessin)

3) Lorsque le code est trouvé, il écrire sur la feuille de commande avec les informations nécessaires afin d'obtenir seulement la couleur dont vous avez besoin.



Alfa Romeo	5-7-8-18-19	Mazda	2-3-4-5-7-10-15-21
Aro / Dacia	10/07/19	Mercedes	2-3-8-10-12
Aston Martin	7-12	Mitsubishi	2-3-7-8
BLMC España	10	Nissan	2-4-5-7-8-10-15
BMW	3-4-8	Opel	2-3-4-7-8-10-19
Chrysler	4-7	Peugeot	2-3-4-7-8-9
Citroën	3-4-7-8-10	Porsche	5-7-10-12-14-15
Daewoo	2	Protons	6-7
Daf	10/07/12	Dépendant	3-4-9
Daihatsu	1-2-7-10	Renault	3-4-5-7-8-10-19
DKW Mercedes España	10	Rolls Royce	8
Ferrari	2-5-8-14-18-19	Rover (Austin Rover)	2-3-7-10-12-15-18-22
Fiat	2-3-4-5-10-19	Saab	4-8-10-16-17-20
Autobianchi	08/03/18	Scaldia / Moskvitch	14-18
Lancia	2-4-5-7-10-12-18	Seat	8-10-17-18
Fiat Polski	70-10	Skoda	10/08/17
Ford	2-3-4-7-8-10-15-22	Sverayuny	6
American Ford	15	Subaru	1-2-3-8-10
GFS	07/04/10	Suzuki	3-4-7-8-10-21
GM aux États-Unis	19	Talbot, Matra	04/03/10
Honda	3-10-15-18	Simca	3-4-8-10
Hyundai	7	Royaume-Uni	30-10
Innocenti	8-10-13-18-19	Toyota	3-4-7-10-19
Isuzu	2-7-10-13-15	Vauxhall	1-2-4-5-8-10-19
Jaguar	2-4-5-12-13-15-22	Volkswagen	02/01/11
Kewet	7	Audi	14-17-18-19
Lada	4-5-17-18	NSU	07/01/18
Land Rover	2	Volvo	2-3-4-6-7-10
Lancia	7	Wartburg	7
Lotus	09/03/10	Yugo / Zatsava	14/04/18
Maserati	05/02/18		

Trouver le code peinture.

L'idéal est donc de trouver un fournisseur pour les carrossiers du genre "AD" et demander s'il font des bombes sur échantillons de peinture.
C'est de cette manière qu'ils procèdent pour faire les pots de peinture destinés aux carrossiers.
Mais de plus en plus ils le font aussi en bombe et là vous avez la peinture exacte qui se trouve sur l'automobile.

Lors de la mise en peinture, il y a des défauts qui peuvent apparaître directement : comme ceux liés aux silicones ou encore les coulures, le manque de brillance etc . . .
Mais il y a aussi un gros problème qui peut arriver après quelques semaines, voire plusieurs mois : c'est le décollement de peinture.

Un décollement de peinture.

Il est donc important de respecter le dégraissage au mieux possible avec un produit anti-silicone.
Ne jamais poser la peinture sur une surface brillante. La surface doit toujours être égrainée au minimum.
Ne jamais toucher avec les doigts la surface juste avant la mise en peinture.
Ne jamais peindre sur la tôle directement.

EN PRATIQUE

La réparation d'une griffe profonde ou d'une large éraflure.

Dans un premier temps sans masticage.

1. Dégraisser.
Il faut dégraisser avant même le ponçage.
Pourquoi ?
Eh bien lorsque vous allez poncer, vous aller créer des griffes. Si la surface n'est pas bien dégraissée, les produits type silicone, cire vont pénétrer dans ces griffes et ne seront jamais supprimés correctement.
Ce qui peut provoquer des défauts de peinture à la mise en peinture, mais aussi un décollement de celle ci par la suite.

2. Poncer.
Lorsque vous passez votre main sur les griffes ou sur les éraflures vous sentez tous les rebords du bout des doigts, il faut les éliminer.
Pour ce faire, utiliser du papier 800 à l'eau avec une cale à poncer, ceci afin de rentre lisse la totalité de la surface à réparer.
Profiter aussi de cette étape pour "casser" le brillant autour de la surface à réparer.
Ceci afin (comme je vous l'ai dit) que la mise en peinture se fasse sur une surface dépolie.

Une cale à poncer

3. Mise en peinture.
Lorsque ce travail est terminé nous pouvons passer à la peinture.
Mais encore une fois il faut dégraisser.
Ensuite vient la pose d'un surfacer filler.
Le surfacer va permettre l'accrochage de la peinture sur le fer ou le plastique.
Pourquoi ?
Car les fillers sont là pour boucher les petites irrégularités. Il remplace le mastic de finition.

Attention : tous les surfacers ne sont pas des fillers.
Il existe 2 sortes de surfacer filler.
- Ceux qui doivent être poncés avant la mise en peinture.
- Ceux qui ne doivent pas être poncés avant la mise en peinture.
--> Là il faut voir avec votre fournisseur ou le mode d'emploi du produit.
Personnellement et c'est surement psychologique, mais je préfère ceux "à poncer", toujours pour éviter le problème de décollement.

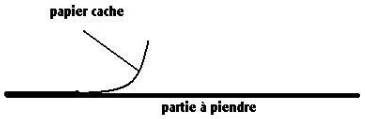
Lorsque le surfacer est posé et qu'il recouvre toute la surface abîmée, vous pouvez passez à la phase peinture.

2 sortes de bombes.
- Soit les bombes de peinture avec la peinture et le vernis.
- Soit les bombes de peinture mate qui doivent recevoir le vernis.
Les premières bombes sont similaires à du "brillant direct". Ce qui veut dire que la peinture brille au moment de la pose. Il faudra minimum 3 couches "mouillé sur mouillé". La première couche est un voile et les autres doivent être couvrantes (la peinture se fait en dégradé).
La 1ère couche doit couvrir une surface plus importante que le défaut.
La 2ème couche doit couvrir une surface plus importante que le défaut mais en retrait par rapport à la première couche.
Ainsi de suite avec les couches suivantes. C'est ce que l'on appelle la peinture en dégradé.

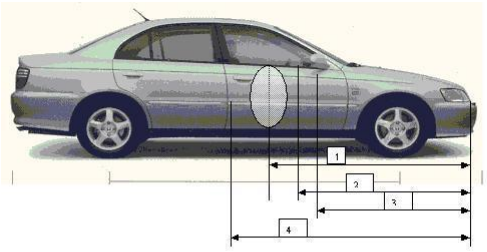
Même travail avec les peintures mates suivies du vernis, sauf que dans ce cas précis, la peinture ne doit pas briller pour le passage du vernis.
Lorsque vous posez la peinture, celle-ci est mouillée et donne une impression de brillance. Il faut attendre qu'elle soit complètement sèche et mate avant de mettre le vernis.
Lorsque vous avez terminé le travail, un brouillard de peinture se fera autour de la réparation.
Si vous avez bien travaillé, ce brouillard doit être sur une partie égrainée, donc où vous avez cassé le brillant. Là c'est du polissage : un coup de papier à poncer 1200 à l'eau pour retirer le brouillard et terminer par un polissage.

Ce que vous devez savoir est qu'il faut respecter une distance entre la bombe et la partie à peindre. Cette distance est de l'ordre de +/- 25 cm.
- Se rapprocher de la partie à peindre va foncer la couleur et augmenter le risque de coulure.
- S'éloigner de la partie à peindre va éclaircir la peinture et augmenter le risque d'avoir une peinture en peau d'orange.

La surface poncée doit être plus importante que la surface à réparer mais plus importante aussi que celle utilisée pour le passage uniquement du vernis (voir le tuto vernis).
Pourquoi ?
Imaginons que la surface à peindre est d'une largeur de 10 cm et que c'est la surface de votre réparation.
La 1ère couche de peinture doit se faire sur largeur de 30 cm.
La 2ème couche de peinture doit se faire sur une largeur de 20 cm.
La 3ème couche de peinture doit se faire sur une largeur de 10 cm.
Evidemment les chiffes ci-dessus ne sont qu'un exemple, simplement pour vous faire comprendre qu'il faut peindre en dégradé.
Ceci pour éviter les différences de peinture entre la teinte d'origine et la retouche.
En effet, même avec une peinture sur échantillon et le manque de pratique en peinture, la différence est toujours possible; surtout à cause d'une vitesse de passe trop lente ou trop rapide ou encore le manque d'habitude à tenir la bombe constamment à la même distance de la surface à peindre, et ce sur toute cette même surface.



Pose du papier cache : si vous devez mettre du papier cache il faut que les bords soient relevés afin d'éviter une sur-épaisseur de peinture.



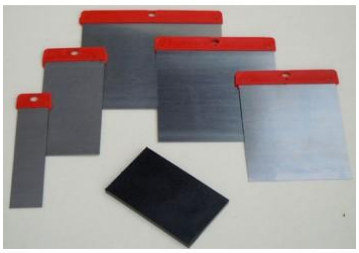
Ici l'exemple est sur une peinture complète de l'aile.
N°1 : 1ère passe de la peinture.
N°2 : 2ème couche de peinture.
N°3 : 3ème couche de peinture.
N°4 : on vernit le tout

<u>Dans un deuxième temps avec masticage.</u>

La réparation de griffes avec un léger enfoncement.

Alors après l'étape précédente qui consistait à lisser les griffes ou éraflures sans maticage, on peut utiliser un mastic avec durcisseur.
Ce mastique s'applique soit avec une cale à mastiquer en caoutchouc, soit avec des couteaux à masticer de largeurs différentes.
<u>Attention :</u> les cales à mastiquer en caoutchouc ont leurs bords qui ne sont pas lisses, il faut poncer légèrement les arrêtes pour les arrondir et les lisser.

Des cales à masticer en caoutchouc.



Des couteaux à mastiquer.

La technique consiste à faire votre mélange et à l'appliquer sur les endroits à réparer.
Passage à sec avec du 60 et ensuite on double les grains : 60, 120, 240, etc.
Vous pouvez aussi vous servir d'un guide de ponçage : exemple d'une bombe de peinture noire avec laquelle vous faites un voile de peinture sur le mastic que vous reponcez afin de voir s'il reste des défauts.

LA QUALITE DES VERNIS

MS, HS, HS et VHS, v.o.c., c'est des codes utiles à connaitre.
MS : vernis polyuréthane de base.
HS pour High Solid : plus resistant.
VHS : très résistant.
v.o.c. : étudié spécialement pour les bases aqueuses.

--> Je ne sais pas si toutes ses qualités de vernis existent en bombes.

Voilà pour un premier jet.
A réviser selon vos demandes.

Venez sur www.esthauto.com pour commenter.